

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
8. Januar 2004 (08.01.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/002782 A1(51) Internationale Patentklassifikation⁷: B60R 19/24,
19/34, B62D 21/15(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): DAIMLERCHRYSLER AG [DE/DE]; Epplestrasse
227, 70567 Stuttgart (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2003/005096

(22) Internationales Anmeldedatum:
15. Mai 2003 (15.05.2003)

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): BECHTOLD, Michael
[AT/DE]; Leonberger Strasse 21, 71297 Mönsheim (DE).
KURZ-RITTER VON SPORSCHILL, Achim [DE/DE];
D.-Bonhoeffer-Strasse 18, 73630 Remshalden (DE).
SCHMID, Klaus-Erik [DE/DE]; Alte Plochinger Steige
23, 73230 Kirchheim (DE). TEBBE, Martin [DE/DE];
Hauserstrasse 28, 70076 Tübingen (DE). STEINMETZ,
Gregor [DE/DE]; Rosentalstrasse 52, 70563 Stuttgart
(DE).

(25) Einreichungssprache: Deutsch

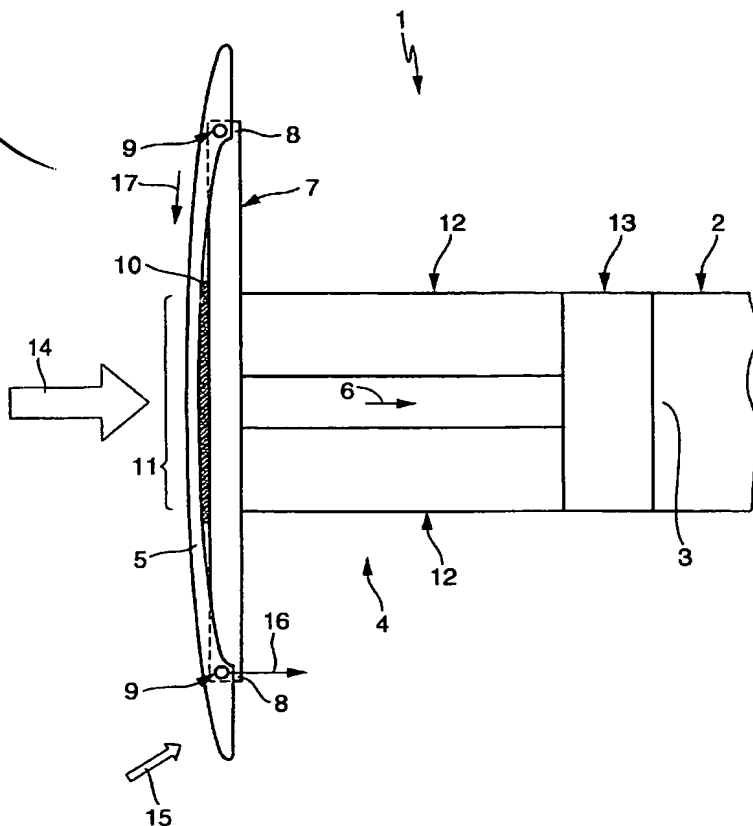
(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
102 29 600.6 28. Juni 2002 (28.06.2002) DE

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: BUMPER-SUPPORTING STRUCTURE OF A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: STOSSFÄNGERTRAGSTRUKTUR EINES KRAFTFAHRZEUGS



(57) Abstract: The invention relates to a supporting structure of a motor vehicle, particularly a passenger car, comprising a longitudinal beam arrangement (2), at least at one longitudinal end of which a bumper arrangement (4) is mounted. Said bumper arrangement (4) is provided with a crossbeam (7) and a bending beam (5) which is fixed to the ends (8) of the crossbeam (7). The crossbeam (7) rests in an axial direction against the longitudinal beam arrangement (2) via two longitudinal beam parts (12) that are attached to a central section (11) of the crossbeam (7), which is located at a distance from the ends thereof.

(57) Zusammenfassung: Die vorliegende Erfindung betrifft eine Tragstruktur eines Kraftfahrzeugs, insbesondere eines Personenkraftwagens, mit einer Längsträgeranordnung (2), an der an wenigstens einem Längsende eine Stossfängeranordnung (4) angebracht ist, die einen Querträger (7) und einen an den Enden (8) des Querträgers (7) befestigten Biegeträger (5) aufweist. Es wird vorgeschlagen, den Querträger (7) über zwei Längsträgereile (12) axial an der Längsträgeranordnung (2) abzustützen, wobei die Längsträgereile (12) in einem von den Enden beabstandeten Mittelabschnitt (11) des Querträgers (7)

befestigt sind.

BEST AVAILABLE COPY

WO 2004/002782 A1



(74) **Anwälte:** BRANSE, Hermann usw.; DaimlerChrysler AG, Intellectual Property Management, 70546 Stuttgart (DE).

(81) **Bestimmungsstaaten** (*national*): JP, US.

(84) **Bestimmungsstaaten** (*regional*): europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

STOSSFÄNGERTRAGSTRUKTUR EINES KRAFTFAHRZEUGES

Die Erfindung betrifft eine Tragstruktur für ein Kraftfahrzeug, insbesondere für einen Personenkraftwagen, mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1.

Eine Tragstruktur der eingangs genannten Art ist beispielsweise aus der EP 0 434 240 B1 bekannt und weist eine Längsträgeranordnung mit zwei parallel zur Fahrzeuglängsrichtung verlaufenden, in horizontaler Richtung voneinander beabstandeten Längsträgern auf, wobei die Längsträger bei der bekannten Tragstruktur relativ weit außen, also entlang der Fahrzeugaußenseite angeordnet sind. An einem vorderen oder hinteren Längsende der Längsträgeranordnung ist eine Stoßfängeranordnung angebracht, die - von außen nach innen - eine Stoßfängerverkleidung, einen Biegeträger und einen Querträger aufweist. Der Biegeträger ist nach außen hin konvex gewölbt bzw. zum Querträger hin konkav gewölbt. Der Biegeträger ist an den seitlichen Enden des Querträgers befestigt. Der Querträger ist seinerseits mit seinen seitlichen Enden an axialen Enden der beiden Längsträger der Längsträgeranordnung befestigt. Zwischen der Stoßfängerverkleidung und dem Biegeträger können im Bereich der seitlichen Enden des Biegeträgers energieabsorbierende Schaumstoffkörper angeordnet sein.

Aus der DE 31 25 650 C2 ist eine Stoßfängeranordnung bekannt, die einen an Fahrzeuglängsträgern abgestützten Biegeträger und beabstandet davon einen vorgelagerten, gegenüber dem Biegeträger gehaltenen Zusatzbiegeträger aufweist. Der Zusatzbiegeträger trägt außen eine Stoßfängerverkleidung und

innen einen energieabsorbierenden Schaumkörper, der so am Zusatzbiegeträger angeordnet ist, dass zwischen dem Biegeträger und dem Schaumkörper in Fahrzeuglängsrichtung ein Abstand vorliegt. Wie der Biegeträger an den Längsträgern angebracht ist, geht aus diesem Dokument nicht hervor.

Die DE 36 39 195 A1 zeigt eine weitere Stoßfängeranordnung mit einem Querträger, einem Biegeträger und einer Stoßfängerverkleidung. Der Querträger ist an vorderen Längsträgern einer Längsträgeranordnung des Fahrzeugs befestigt. In dem Bereich, in dem der Querträger an den Längsträgern befestigt ist, erfolgt auch die Befestigung des Biegeträgers am Querträger. Die Stoßfängerverkleidung ist ihrerseits am Biegeträger angebracht. Auch bei dieser Ausführungsform ist zwischen dem Biegeträger und dem Querträger ein energieabsorbierender Schaumkörper angeordnet.

Die DE 42 23 948 C2 zeigt eine Längsträgeranordnung aus zwei parallel zueinander verlaufenden und horizontal voneinander beabstandeten Längsträgern, an deren axialen Enden ein Querträger angeflanscht ist. In axialer Verlängerung der Längsträger sind am Querträger Pralldämpfer befestigt, über die sich ein dem Querträger vorgelagerter Biegeträger am Querträger abstützt.

Den bekannten Tragstrukturen ist somit gemeinsam, dass sich der Biegeträger jeweils an den Stellen am Querträger abstützt, an denen auch die Längsträger der Längsträgeranordnung am Querträger abgestützt sind. Hierdurch wird eine möglichst biegefreie Kraftübertragung zwischen Biegeträger und Längsträgerstruktur erreicht.

Bei Fahrzeugen, bei denen die Längsträgeranordnung etwa in der Fahrzeugmitte angeordnet ist (vgl. z.B. DE-PS 883 846), führt eine derartige Konstruktion schon bei relativ kleinen, an den seitlich außenliegenden Enden des Biegeträgers wirkenden Belastungen zu bleibenden Verformungen, also Beschädigungen

des Biegeträgers bzw. des Querträgers. Es ist jedoch wünschenswert, dass bestimmte, insbesondere normierte, zulässige Belastungsfälle, sogenannte „Pendelschläge“ keine bleibenden Schäden am Fahrzeug hinterlassen. Dies ist beispielsweise zur Erfüllung gesetzlicher Normen und/oder für eine niedrige Einstufung in den Schadensklassen der Fahrzeugversicherer erforderlich.

Die vorliegende Erfindung beschäftigt sich daher mit dem Problem, für eine Tragstruktur der eingangs genannten Art eine Ausführungsform anzugeben, die bei einem Fahrzeug mit mittig angeordneter Längsträgeranordnung die Gefahr einer bleibenden Beschädigung der Stoßfängeranordnung bei kleineren, zulässigen Belastungen reduziert.

Dieses Problem wird erfindungsgemäß durch eine Tragstruktur mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausführungsformen sind Gegenstand der abhängigen Ansprüche.

Die Erfindung beruht auf dem allgemeinen Gedanken, den Querträger einerseits an seinen seitlichen, außenliegenden Enden mit dem Biegeträger zu verbinden und andererseits zwischen seinen Enden in einem mittleren Abschnitt über zwei Längsträgereile in Fahrzeuginnenrichtung an der Längsträgeranordnung abzustützen. Dabei ist der Biegeträger nur im Bereich seiner seitlichen Enden am Querträger befestigt. Durch diese Bauweise sind zwischen den Enden des Querträgers Relativbewegungen zwischen Querträger und Biegeträger möglich, was bei einer an einem der Enden des Querträgers angreifenden, vom Biegeträger weggerichteten Biegebelastung des Querträgers dazu führt, dass der Biegeträger auf Zug beansprucht wird, wodurch sich die Steifigkeit der Anordnung deutlich erhöht. Dies hat zur Folge, dass relativ hohe Kräfte aufgebracht werden können, ohne dass es zu bleibenden Verformungen der Stoßfängeranordnung kommt. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass auch eine mittig angreifende Belastung besonders gut schadensfrei abgestützt

werden kann, da der Biegeträger bei einer solchen Belastung innerhalb seines Elastizitätsbereichs am Querträger zur Anlage kommt, der sich seinerseits in der Nähe der Kraftangriffsstelle in deren Richtung über die Längsträgereile an der Längsträgeranordnung abstützt. Dementsprechend können auch hier relativ große Kräfte schadensfrei aufgenommen werden.

Entsprechend einer bevorzugten Ausführungsform kann sich der Biegeträger zumindest im Mittelabschnitt, in dem sich die Längsträgereile am Querträger abstützen, über wenigstens einen energieabsorbierenden Schaumkörper am Querträger abstützen. Durch diese Maßnahme werden die Relativbewegungen zwischen Biegeträger und Querträger bedämpft, wodurch die Personenschutzwirkung der Stoßfängeranordnung verbessert ist.

Bei einer anderen Weiterbildung können die Längsträgereile an ihrem vom Querträger abgewandten Enden über eine Lagerkonsole aneinander und an der Längsträgeranordnung befestigt sein. Durch diese Konsole kann eine Art Schnittstelle für die Anbindung der Stoßfängeranordnung an die Längsträgeranordnung gebildet werden. Die Konsole kann außerdem als sogenanntes „Crashelement“ ausgebildet werden, um dadurch im Crashfall energieabsorbierend zu wirken.

Weitere wichtige Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen, aus den Zeichnungen und aus der zugehörigen Figurenbeschreibung anhand der Zeichnungen.

Es versteht sich, dass die vorstehend genannten und die nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

Ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert, wobei sich gleiche Bezugszeichen auf gleiche oder funktional gleiche oder ähnliche Bauteile beziehen.

Die einzige Fig. 1 zeigt eine stark schematisierte Ansicht auf einen Endabschnitt einer erfindungsgemäßen Tragstruktur.

Entsprechend Fig. 1 weist eine erfindungsgemäße Tragstruktur 1 eines Kraftfahrzeugs, insbesondere eines Personenkraftwagens, eine Längsträgeranordnung 2 auf, die bezüglich des Fahrzeugs etwa mittig angeordnet ist. Das bedeutet insbesondere, dass die Längsträgeranordnung 2 keine im Bereich der Außenseite des Fahrzeugs, insbesondere im Schwellerbereich, verlaufende Längsträger besitzt. An einem hier gezeigten Längsende 3, das vorzugsweise dem Fahrzeugheck zugeordnet ist, trägt die Längsträgeranordnung 2 eine Stoßfängeranordnung 4. Diese Stoßfängeranordnung 4, die vorzugsweise als Heckstoßfängeranordnung ausgebildet ist, weist einen von der Längsträgeranordnung 2 abgewandten Biegeträger 5 auf, der sich im wesentlichen quer zu einer Fahrzeuglängsrichtung erstreckt, wobei die Fahrzeuglängsrichtung bzw. die Fahrtrichtung in Fig. 1 durch einen Pfeil 6 symbolisiert ist.

An seiner der Längsträgeranordnung 2 zugewandten Innenseite ist der Biegeträger 5 an einem Querträger 7 befestigt. Diese Befestigung erfolgt dabei jeweils im Bereich seitlicher Enden 8 des Querträgers 7, wobei eine Ausführungsform bevorzugt wird, bei der die Befestigung so erfolgt, dass der Biegeträger 5 im Bereich der mit 9 bezeichneten Befestigungen jeweils um eine vertikale Achse drehbar am Querträger 7 gelagert ist. Diese Drehachsen verlaufen hier senkrecht zur Zeichnungsebene.

Der Biegeträger 5 kann außerdem an seiner von der Längsträgeranordnung 2 abgewandten Außenseite eine hier nicht dargestellte Stoßfängerverkleidung tragen. Der Biegeträger 5 ist vorzugsweise nach außen leicht konvex gekrümmt bzw. zum Querträger 7 hin konkav geformt, während der Querträger 7 relativ geradlinig ausgebildet ist, so dass zumindest zwischen den Anbindungsstellen 9 in der Fahrzeuglängsrichtung 6 ein Abstand zwischen Biegeträger 5 und Querträger 7 vorliegt.

Bei einer besonderen Ausführungsform kann zwischen dem Biegeträger 5 und dem Querträger 7 ein energieabsorbierender Schaumkörper 10 angeordnet sein, über den sich der Biegeträger 5 in Fahrtrichtung 6 am Querträger 7 abstützt.

Der Querträger 7 weist zwischen seinen Enden 8 einen durch eine geschweifte Klammer gekennzeichneten Mittelabschnitt 11 auf, in dem an einer vom Biegeträger 5 abgewandten Seite zwei Längsträgerteile 12 am Querträger 7 befestigt sind. Wie aus Fig. 1 hervorgeht, erstreckt sich der Mittelabschnitt 11 des Querträgers 7 etwa über ein Drittel der gesamten, quer zur Fahrzeuglängsrichtung 6 verlaufenden Erstreckung des Querträgers 7. Die Längsträgerteile 12 verlaufen vorzugsweise parallel zueinander und parallel zur Fahrzeuglängsrichtung 6. Desweiteren sind die beiden Längsträgerteile 12 zweckmäßig in horizontaler Richtung nebeneinander und zueinander beabstandet angeordnet. Bei der hier gezeigten Ausführungsform stützen sich die beiden Längsträgerteile 12 in Fahrzeuglängsrichtung 6 über eine Lagerkonsole 13, also indirekt an der Längsträgeranordnung 2 ab. Über diese Lagerkonsole 13 sind die beiden Längsträgerteile 12 außerdem aneinander befestigt. Die Lagerkonsole 13 ist zweckmäßig als Crashelement ausgebildet. Desweiteren vereinfacht die Lagerkonsole 13 eine modulartige Bauweise für die Stoßfängeranordnung 4, die komplett

vormontierbar ist und über die als Schnittstelle konzipierte Lagerkonsole 13 an die Längsträgeranordnung 2 anschließbar ist.

Die erfindungsgemäße Tragstruktur 1 arbeitet wie folgt:

Bei einer parallel zur Fahrzeuglängsrichtung 6 verlaufenden, zentral auf den Biegeträger 5 einwirkenden und in Fig. 1 durch einen Pfeil symbolisierten Zentralkraft 14 wird der Biegeträger 5 zunächst auf Biegung beansprucht. Hierdurch kommt es zu einer Relativbewegung des Biegeträgers 5 relativ zum Querträger 7, bei der sich der Biegeträger 5 dem Querträger 7 annähert. Sofern zwischen dem Biegeträger 5 und dem Querträger 7 der Schaumkörper 10 angeordnet ist, wird bei dieser Annäherung bereits Energie absorbiert. Die Kraftübertragung im Bereich der außenliegenden Enden 8 des Querträgers 7 ist dabei relativ gering. Der Hauptanteil der zwischen Biegeträger 5 und Querträger 7 übertragenden Kräfte wird zentral im Bereich der Krafteinleitung übertragen entweder über den zwischengeschaltenden Schaumkörper 10 oder spätestens dann, wenn der Biegeträger 5 aufgrund seiner Biegeverformung am Querträger 7 zur Anlage kommt. Da diese Zentralkraft 14 im Mittelabschnitt 11 des Querträgers 7 angreift, kann diese relativ direkt über die Längsträgartteile 12 und die Lagerkonsole 13 an der Längsträgeranordnung 2 abgestützt werden. Aufgrund der hohen Steifigkeit der Stoßfängeranordnung 4 im Mittelabschnitt 11 des Querträgers 7 können bleibende Verformungen für relativ hohe, zulässige Mißbrauchskräfte vermieden werden.

Wenn im Bereich eines seitlichen Endes 8 eine durch einen Pfeil symbolisierte Eckkraft 15 am Biegeträger 5 angreift, wird diese zunächst über die Anbindungsstelle 9 direkt auf den

Querträger 7 übertragen, wodurch dieser in Richtung eines Pfeils 16 auf Biegung belastet wird. Bei dieser Biegebelastung des Querträgers 7 kommt es zu einer Streckung des Biegeträgers 5, so dass dieser entsprechend einem Pfeil 17 auf Zug beansprucht wird. Sofern zwischen dem Biegeträger 5 und dem Querträger 7 der Schaumkörper 10 angeordnet ist, wird die Streckbewegung des Biegeträgers 5 außerdem energieabsorbierend gedämpft, da sich der Biegeträger 5 bei seiner Streckung dem Querträger 7 annähert. Durch die hier gewählte Formgebung des Biegeträgers 5 mit einer relativ geringen Krümmung gegenüber dem Querträger 7 kann für die Biegeverformung des Querträgers 7 ein progressiver Anstieg der Zugbelastung 17 im Biegeträger 5 erreicht werden, wodurch relativ hohe Steifigkeitswerte für den Querträger 7 erreicht werden, so dass auch relativ hohe zulässige Eckkräfte 15 schadensfrei aufgenommen werden können. Die Abstützung der Eckkraft 15 an der Längsträgeranordnung 2 erfolgt dabei wieder über die Längsträgerteile 12 und die Lagerkonsole 13.

Von besonderer Bedeutung ist hierbei, dass der Biegeträger 5 ausschließlich im Bereich der seitlich Enden 8 des Querträgers 7 am Querträger 7 fixiert ist, während der Biegeträger 5 zwischen diesen Anbindungsstellen 9 relativ zum Querträger 7 beweglich ist. Dies gilt insbesondere auch dann, wenn zwischen Biegeträger 5 und Querträger 7 der Schaumkörper 10 angeordnet ist.

* * * * *

Patentansprüche

1. Tragstruktur eines Kraftfahrzeugs, insbesondere eines Personenkraftwagens, mit einer Längsträgeranordnung (2), an der an wenigstens einem Längsende (3) eine Stoßfängeranordnung (4) angebracht ist, die einen Querträger (7) und einen an den Enden (8) des Querträgers (7) befestigten Biegeträger (5) aufweist, wobei der Querträger (7) über zwei Längsträgarterteile (12) axial an der Längsträgeranordnung (2) abgestützt ist und wobei die Längsträgarterteile (12) in einem von den Enden (8) beabstandeten Mittelabschnitt (11) des Querträgers (7) befestigt sind,

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Längsträgarterteile (12) an ihren vom Querträger (7) abgewandten Enden über eine Lagerkonsole (13) aneinander und an der Längsträgeranordnung (2) befestigt sind und dass die Lagerkonsole (13) als Crashelement ausgebildet ist, das im Crashfall energieabsorbierend wirkt.

2. Tragstruktur nach Anspruch 1,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass der Biegeträger (5) zumindest im Mittelabschnitt (11) über wenigsten einen energieabsorbierenden Schaumkörper (10) am Querträger (7) abgestützt ist.

3. Tragstruktur nach Anspruch 1 oder 2,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Längsträgarterteile (12) parallel zur Längsrichtung (6) des Fahrzeugs und in horizontaler Richtung beabstandet zueinander verlaufen.

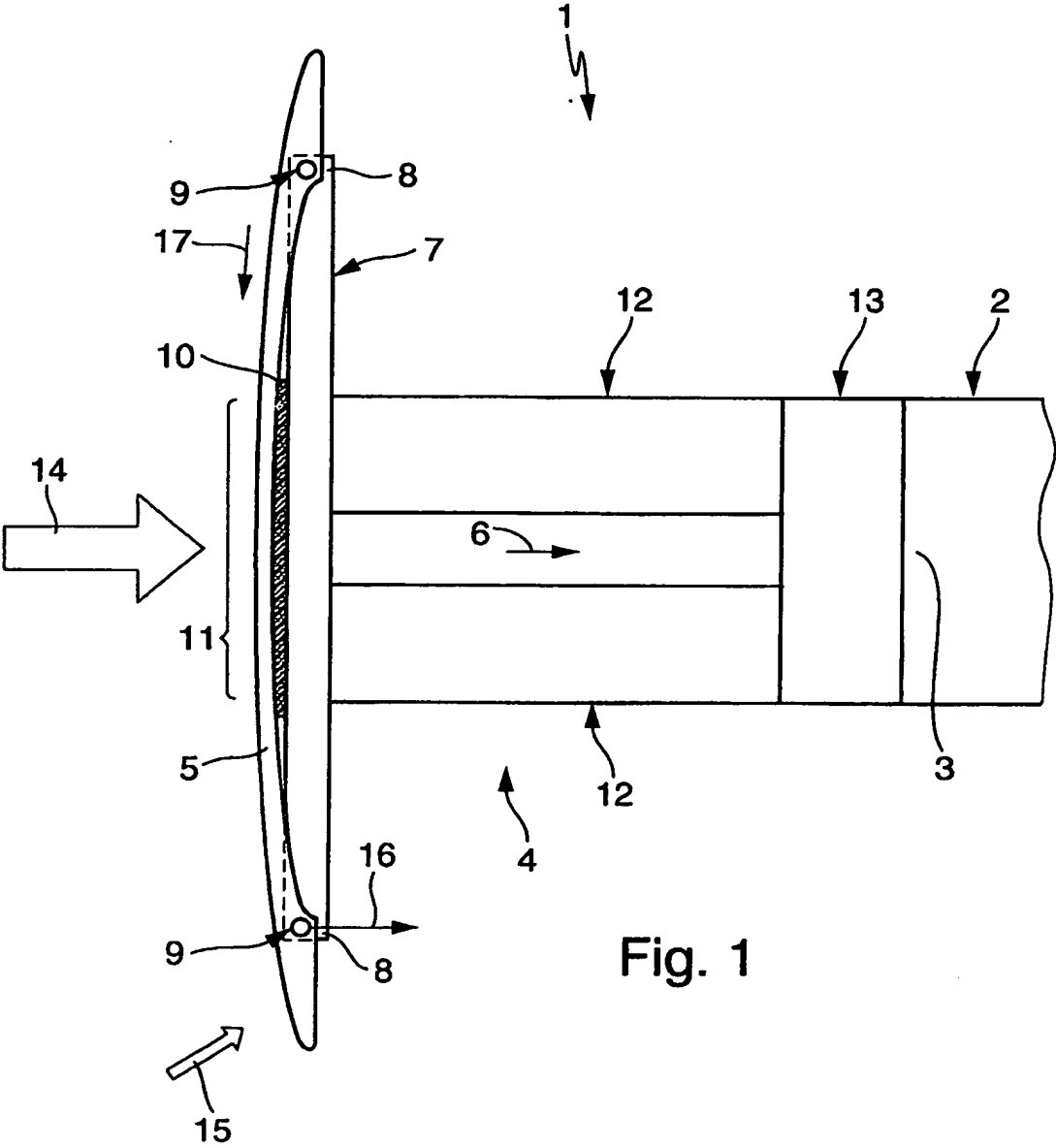
4. Tragstruktur nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Längsträgeranordnung (2) im wesentlichen in der
Fahrzeugmitte angeordnet ist.

5. Tragstruktur nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Biegeträger (5) an seinen Enden um vertikale Achsen
drehbar am Querträger (7) gelagert ist.

6. Tragstruktur nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Biegeträger (5) ausschließlich an seinen Enden am
Querträger (7) befestigt ist.

* * * * *

1/1



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

In International Application No.

PCT/JP03/05096

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 B60R19/24 B60R19/34 B62D21/15

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B60R B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

WPI Data, PAJ, EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	EP 0 434 240 A (FORD WERKE AG ; FORD FRANCE (FR); FORD MOTOR CO (GB)) 26 June 1991 (1991-06-26) cited in the application column 4, line 23-47; figures 1,2 ---	1,3-6
Y	DE 196 00 933 A (YMOS AG IND PRODUKTE) 17 July 1997 (1997-07-17) column 1, line 43-52,66 -column 2, line 7 column 2, last paragraph -column 3, line 3; figure 1 ---	1,3-6
A	US 4 714 287 A (MERKLE JOSEF) 22 December 1987 (1987-12-22) abstract; figure 1 --- -/-	1

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *8* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

2 September 2003

Date of mailing of the international search report

11/09/2003

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040. Tx. 31 651 epo nl.
Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Petersson, M

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Inventor's Name: [REDACTED] Application No

PCT/JP93/05096

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 6 007 123 A (RAMOO REGU ET AL) 28 December 1999 (1999-12-28) abstract; figures 1,2,3F -----	1
A	GB 1 337 774 A (CHRYSLER UK) 21 November 1973 (1973-11-21) page 1, line 86 -page 2, line 51; figure 3 -----	1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Inventor's Application No
PCT/03/05096

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 0434240	A	26-06-1991	US 4961603 A DE 69002741 D1 DE 69002741 T2 EP 0434240 A1	09-10-1990 16-09-1993 16-12-1993 26-06-1991
DE 19600933	A	17-07-1997	DE 19600933 A1	17-07-1997
US 4714287	A	22-12-1987	DE 3510590 A1 FR 2579296 A1 GB 2172856 A ,B IT 1208585 B JP 4025904 B JP 61275045 A SE 461081 B SE 8601295 A	02-10-1986 26-09-1986 01-10-1986 10-07-1989 06-05-1992 05-12-1986 08-01-1990 24-09-1986
US 6007123	A	28-12-1999	NONE	
GB 1337774	A	21-11-1973	FR 2154467 A1	11-05-1973

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Int. nationales Aktenzeichen

PCT/03/05096

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
 IPK 7 B60R19/24 B60R19/34 B62D21/15

Nach der internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B60R B62D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

WPI Data, PAJ, EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	EP 0 434 240 A (FORD WERKE AG ; FORD FRANCE (FR); FORD MOTOR CO (GB)) 26. Juni 1991 (1991-06-26) in der Anmeldung erwähnt Spalte 4, Zeile 23-47; Abbildungen 1,2 ---	1,3-6
Y	DE 196 00 933 A (YMOS AG IND PRODUKTE) 17. Juli 1997 (1997-07-17) Spalte 1, Zeile 43-52,66 - Spalte 2, Zeile 7 Spalte 2, letzter Absatz - Spalte 3, Zeile 3; Abbildung 1 ---	1,3-6
A	US 4 714 287 A (MERKLE JOSEF) 22. Dezember 1987 (1987-12-22) Zusammenfassung; Abbildung 1 ---	1
-/--		



Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen



Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

g Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

2. September 2003

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

11/09/2003

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
 Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
 NL - 2280 HV Rijswijk
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
 Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Petersson, M

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

In nationales Aktenzeichen

PCT/03/05096

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	US 6 007 123 A (RAMOO REGU ET AL) 28. Dezember 1999 (1999-12-28) Zusammenfassung; Abbildungen 1,2,3F -----	1
A	GB 1 337 774 A (CHRYSLER UK) 21. November 1973 (1973-11-21) Seite 1, Zeile 86 -Seite 2, Zeile 51; Abbildung 3 -----	1

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/93/05096

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 0434240 A	26-06-1991	US 4961603 A DE 69002741 D1 DE 69002741 T2 EP 0434240 A1	09-10-1990 16-09-1993 16-12-1993 26-06-1991
DE 19600933 A	17-07-1997	DE 19600933 A1	17-07-1997
US 4714287 A	22-12-1987	DE 3510590 A1 FR 2579296 A1 GB 2172856 A , B IT 1208585 B JP 4025904 B JP 61275045 A SE 461081 B SE 8601295 A	02-10-1986 26-09-1986 01-10-1986 10-07-1989 06-05-1992 05-12-1986 08-01-1990 24-09-1986
US 6007123 A	28-12-1999	KEINE	
GB 1337774 A	21-11-1973	FR 2154467 A1	11-05-1973

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☐ BLACK BORDERS

☒ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

☐ FADED TEXT OR DRAWING

☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING

☐ SKEWED/SLANTED IMAGES

☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS

☐ GRAY SCALE DOCUMENTS

☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT

☒ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY

☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.